

# LA CONFLICTUALITÉ DE LA VILLE EN MOUVEMENT AU REGARD D'ESPACES PUBLICS MÉTROPOLITAINS ÉMERGENTS : LES AÉROPORTS

Jean-Baptiste FRÉTIGNY  
Maître de conférences en géographie  
Université de Cergy-Pontoise – Laboratoire M.R.T.E

## Working paper

L'aéroville est une figure forte de la représentation des aéroports aujourd'hui. Elle renvoie à la diversification des activités cristallisées par ces plateformes, au point de nourrir des modèles d'aménagement liés à ces centralités urbaines émergeant en périphérie. Ceux-ci sont considérés comme une anticipation paradigmatique de la ville de demain dans les travaux des chercheurs en aménagement comme dans les projets des praticiens (Güller, Güller 2003 ; Kasarda, Lindsay 2009).

Cette conception assez irénique de l'urbanisation catalysée par les aéroports est liée à un imaginaire de la ville aérienne développé depuis la fin du XIX<sup>e</sup> par les architectes et les urbanistes, comme l'a récemment montré Nathalie Roseau (2011).

Par contraste avec cette figure de l'aéroville, d'autres travaux ont abordé l'aéroport de manière critique et dystopique (Salter 2008 ; Kellerman 2008 par exemple).

Ils l'ont analysé comme un microcosme de contrôle sécuritaire, dans le cadre de l'intensification des politiques de lutte contre le terrorisme, et d'injonction à la consommation, avec le développement des commerces au cœur de ces lieux de passage obligé. L'analyse des rapports de domination s'y opère presque toujours de manière univoque, insistant sur une relation de pouvoir à sens unique, imposée par les autorités aéroportuaires aux usagers.

Paradoxalement, ces deux figures duales prédominantes dans l'analyse de l'objet aéroport n'abordent pas ni l'une ni l'autre la conflictualité qui s'y cristallise, comme si elle n'était pas à l'œuvre dans de tels lieux. Ces travaux tendent ainsi à placer l'aéroport en marge des espaces urbains, comme s'il n'était pas en tant que tel une arène concrète de confrontation des différents acteurs de la ville.

D'autres analyses pourtant montrent tout l'intérêt de penser la conflictualité liée aux aéroports, bien qu'elles l'abordent le plus souvent sous l'angle exclusif des projets d'extensions aéroportuaires et des nuisances sonores générées, laissant dans l'ombre la diversité des conflits qui peuvent s'y déployer. Le grand apport de certains de ces travaux est de mettre en évidence la complexité des confrontations entre acteurs (Faburel 2003, Kesselring 2009), suggérant qu'elles ne peuvent être lues à travers une opposition simple entre l'aéroport d'un côté et la ville de l'autre.

Toutefois, dans cet ensemble de recherches, l'aéroport est davantage pensé comme une infrastructure que comme un morceau de ville. On sait très peu de choses de son fonctionnement comme fraction d'espace urbain d'interaction entre acteurs, de visibilité, d'intelligibilité et de négociation de conflits. Tout se

passse comme si ces conflits, pour l'essentiel, se décidaient ailleurs.

On souhaite ici au contraire souligner l'importance d'aborder la conflictualité entre les parties prenantes de ces espaces potentiellement – et potentiellement seulement – ouverts à tous. Ils relèvent de ce point de vue bien de ces *nouveaux espaces publics* (Didier 2001), pas nécessairement de propriété publique mais fréquentés par un large public. Ils sont particulièrement présents en périphérie urbaine où ils participent de nouvelles configurations urbaines émergentes (Dubois-Taine, Chalas 1997 ; Remy 2002 ; Dumont, Hellier 2010) qu'il s'agisse de nœuds de transport urbain, de centres commerciaux, de parcs de loisirs ou d'autres objets urbains moins institués. Ils vont ainsi à l'encontre d'une image idéalisée des espaces publics comme espaces de sociabilité locale à la fonction politique reconnue et incontestée, généralement réduite aux centres urbains hérités.

Ils participent pleinement d'une ville qui opère de plus en plus par la mobilité, la connexion et la mise en réseau d'acteurs et d'espaces urbains, à l'échelle infra-urbaine comme à plus vaste échelle, invitant à concevoir une vision élargie et plus nuancée des espaces publics concrets d'expression publique et de cristallisation de la conflictualité urbaine. De ce point de vue, de périphéries urbaines à fine échelle, les aéroports sont bien au contraire, à l'échelle mondiale, des centralités majeures de la ville en réseau forgée par l'archipel métropolitain mondial.

C'est pourquoi l'hypothèse majeure qui guide ce travail est que ces espaces publics de passage sont marqués par diverses formes de conflits qui vont à l'encontre de la conception fonctionnaliste qui leur est régulièrement assignée comme des sites de pur transit dépourvus de

signification sociale et politique. Tirant parti de la vision constructive du conflit développée par Georg Simmel (1992) comme forme de relation et comme vecteur de changement social, cette proposition fait le pari qu'ils permettent de saisir les formes originales de territorialisation de la ville en mouvement qui s'y élaborent.

Cette contribution interroge ainsi la conflictualité de ces espaces comme un analyseur original de l'affirmation de la ville en mouvement, faite de passage, d'espaces publics et de réseaux, qui oblige à revisiter les représentations véhiculées par nos modèles urbains classiques centre-périphérie.

Pour aborder cette conflictualité, l'analyse se fonde sur un travail de terrain focalisé sur trois des plus grands aéroports dans le Monde, Roissy Charles-de-Gaulle, Amsterdam Schiphol et Francfort-sur-le-Main. Ils concentrent une forte diversité d'acteurs en présence, qu'ils soient institutionnels ou usagers. Par là-même, ils sont susceptibles de receler des formes variées d'antagonismes.

Le matériau récolté est issu de méthodes qui permettent d'aller au-delà de l'appréhension de l'aéroport de papier tel qu'il apparaît sur les documents de planification. Il découle d'un travail d'observation approfondi au sein de ces plateformes, dans l'ensemble des espaces pratiqués par les passagers. Il procède également d'entretiens semi-directifs avec 32 acteurs institutionnels – relevant des gestionnaires d'aéroport, des compagnies aériennes ou des opérateurs commerciaux par exemple – et avec 136 passagers au départ sélectionnés de manière aléatoire. Il est enfin constitué de documents juridiques et médiatiques ainsi que d'enquêtes réalisées par les acteurs institutionnels variés impliqués dans la vie de ces lieux d'échange.

Pour rendre compte du grand spectre d'antagonismes appréhendés, leur analyse est ici réalisée par types d'acteurs impliqués et par degré de régulation des tensions engagées, des plus régulées à celles qui le sont moins.

La première partie se concentre sur les conflits entre acteurs institutionnels, qui se révèlent de loin les plus normalisés. Ces conflits contrastent ainsi avec les oppositions liées aux acteurs qui travaillent dans ces plateformes, au service des mobilités, abordées en deuxième partie, et plus encore avec les antagonismes impliquant les usagers de ces espaces, qu'analyse la troisième partie. C'est ainsi une remise en cause croissante de la conception fonctionnaliste prégnante associée à ces espaces urbains qu'une telle progression permet de mettre en évidence.

*Les tensions entre acteurs institutionnels : le primat du passage ou du commerce dans la ville ou mouvement ?*

Les analyses portant sur les aéroville insistent sur une intégration aboutie d'acteurs et d'activités sous un même toit. Celles se focalisant sur le dispositif de contrôle aéroportuaire tendent également à véhiculer une vision homogénéisante des acteurs institutionnels engagés dans le dispositif. Pourtant l'examen des relations entre ces protagonistes suggère qu'ils sont loin de former un ensemble monolithique.

*Fonctionnalisme et diversification des activités : l'aéroville, cité industrielle ou marchande ?*

Certains acteurs aspirent à un aménagement favorisant les déplacements les plus directs au sein de ces espaces, d'un point A à un point B. Cette vision est por-

tée par divers responsables des compagnies aériennes ou de la gestion des flux de passagers des exploitants aéroportuaires. D'autres tendent au contraire à remettre en cause cette représentation fonctionnaliste afin d'y renforcer l'activité commerciale qui s'y déroule, comme en témoignent les négociations autour de la configuration des nouveaux espaces des aérogares, au terminal 1A de Francfort par exemple :

On a eu de grandes discussions [avec les acteurs aéronautiques] sur la voie de passage [des voyageurs, aménagée juste après les contrôles de sûreté au cœur de la zone des boutiques, incurvée pour inciter à la déambulation]. Le chemin retenu est très large et nous aurions aimé qu'il soit plus mince. Mais c'est quand même satisfaisant : ça ne ressemble pas trop à une voie rapide. [...] Le fait de savoir si le passager veut ce type d'aménagement ou bien si ça le dérange est une question débattue. (Responsable du département commerces, Fraport (gestionnaire de l'aéroport), 2012)

Les justifications des partisans de la première position relèvent pleinement d'une vision de l'aéroport comme *citée industrielle*. Ceux qui défendent la seconde développent au contraire des arguments emblématiques de sa conception comme *citée marchande* (Boltanski, Thévenot 1991). Parce que ces espaces publics de passage constituent un objet frontière entre plusieurs mondes professionnels (Star 2010, Nikolaeva 2012), ils médiatisent les tensions entre acteurs. Ils font ainsi figure de sites majeurs de négociation de stratégies contradictoires d'aménagement de la ville en mouvement.

### *L'aéroville : cité marchande ou civique ?*

La diversification des services commerciaux à l'aéroport est également source de tensions lorsqu'elle rentre en concurrence avec des logiques de services pu-

blics, tout spécialement au passage de la frontière. Ces antagonismes sont particulièrement sensibles dans les débats entre acteurs soulevés par la segmentation du poste de contrôle de police. Ce passage relève d'une frontière à plusieurs vitesses, notamment sur critères socio-économiques, par l'existence de files prioritaires, pour les voyageurs aériens de première classe et de classe affaires.

Ces tensions opposent ainsi les différents acteurs publics dans leur conception de ce point de passage obligé clé de l'archipel métropolitain mondial, entre son appréhension comme cité marchande et celle qui en fait un élément clé de *cité civique*. Dans ses rapports, la cour des comptes française (2010 : 85) dénonce ainsi ces files d'attente prioritaires, les considérant comme une « atteinte au principe d'égalité devant le service public à laquelle il devrait être mis fin ». Le ministère de l'Intérieur, quant à lui, considère dans ses réponses qu'il serait « inconcevable de mettre fin à cette procédure très appréciée qui correspond à une réalité économique et sociale » (2008 : 80).

Cette analyse des espaces publics aéroportuaires et de leur aménagement permet ainsi de changer de regard sur la production de ces morceaux de ville en mouvement. Elle apparaît moins consensuelle qu'on n'a pu le penser. Elle relève de conflits et de controverses éminemment politiques sur leur statut d'espaces seuil de passage et leur lecture fonctionnaliste.

*Une gouvernance complexe, qui fait l'impasse sur les autres acteurs, favorisant la conflictualité*

La densité, la diversité des acteurs en présence comme la fragmentation des périmètres d'intervention et de compétence de chacun d'entre eux contribue à

alimenter la gouvernance particulièrement complexe de ces espaces publics urbains originaux, sans véritable chef de file. Ce pilotage est régulé mais fragmenté, notamment entre la compagnie aérienne principale qui a implanté son *hub* de correspondance, le gestionnaire aéroportuaire et la puissance publique. Cette gouvernance difficile participe des hésitations entre cités industrielle, marchande et civique dans les représentations et les aménagements concrets de l'aéroport.

Les autres acteurs sont les grands absents de la gouvernance officielle de ces espaces et ce manque de reconnaissance est également source de conflits. Significativement, le terme d'*utilisateurs* est réservé dans le vocable aéroportuaire français aux seuls acteurs institutionnels, quand les passagers et les autres individus pratiquant ces espaces sont qualifiés d'*usagers*, voire seulement d'*usagers finaux*. Ainsi, le *Comité des usagers de Charles-de-Gaulle* n'est-il pas, comme son nom pourrait le suggérer, une instance de démocratie participative, mais une organisation qui réunit les diverses compagnies aériennes.

Ce déficit d'inclusion dans la gouvernance officielle montre l'importance d'étudier, au-delà de ces tensions régulées entre acteurs institutionnels, d'autres formes conflictuelles plus manifestes à l'œuvre dans et par ces espaces publics. Elles tiennent aux acteurs au service de la mobilité des passagers, ces *moteurs* relativement *immobiles de la mobilité* (Latour 2009), qui revendiquent un véritable droit à la ville (Lefebvre 1972).

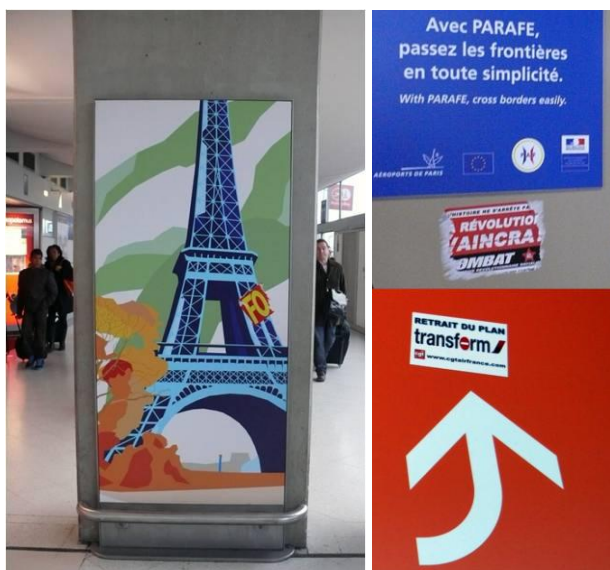


*Les controverses engageant le droit à la ville des moteurs immobiliers de la mobilité*

Espaces de travail ou de son prolongement, les aéroports sont marqués par la visibilité méconnue des protestations syndicales. L'expression syndicale joue de la forte attention médiatique portée à ces espaces. Elle tire parti également de l'importance de leur fréquentation par de multiples décideurs, dans un contexte d'imbrication croissante des espaces de production et de consommation de services. Ces protestations sont fréquentes en raison du grand nombre d'entreprises et d'actifs concentrés sur ces plateformes : pas moins de 760 firmes à Roissy et 500 à Francfort et à Amsterdam, près de 60 000 salariés à Amsterdam et plus de 80 000 à Roissy comme à Francfort, au regard des statistiques des gestionnaires d'aéroport.

Ces salariés connaissent des situations sociales souvent difficiles, en matière de pénibilité du travail, de travail à des horaires décalés, de faible rémunération comme de précarité de l'emploi, au point d'être identifiés comme un *sous-prolétariat cinétique* (Cresswell 2006) au service de la mobilité d'acteurs dominants. Or ces formes ritualisées du conflit marquent l'importance de prendre en compte la mise en capacité et l'agentivité de ces acteurs, négligées dans l'analyse d'un rapport de force trop univoque. En témoignent les luttes visibles des salariés des compagnies sous-traitantes de la sûreté à Roissy fin 2011 ou encore des agents de nettoyage à Amsterdam en 2010. De telles pratiques dérogent ainsi, par une mobilité pédestre originale, à la fonction de circulation assignée à ces espaces. Les traces laissées par ces manifestations fréquentes montrent combien ces

espaces peuvent être détournés de leur fonction classique de transport (figure 1).



*Figure 1 – L’aéroport comme arène de politisation de la ville en mouvement : traces des fréquentes manifestations syndicales à Roissy. Source : J.-B. F. 2013*

Par des formes moins codifiées de conflictualité, d’autres acteurs revendiquent également, non sans tensions, un véritable droit à la ville aéroportuaire, un droit à travailler par la délivrance d’autres services de mobilité rémunérateurs. L’exemple le plus visible est celui du conflit multiforme lié aux taxis. Il oppose les chauffeurs de taxis aux motos-taxis d’un côté et aux véhicules de tourisme avec chauffeur de l’autre. La possibilité d’intervention de ces deux derniers dans les espaces publics de voirie est à la fois encadrée juridiquement et contestée par les différentes parties en présence. Cette situation occasionne des tensions quotidiennes entre acteurs, parfois canalisées sous forme de manifestations.

En outre, la pratique de courses réalisées hors d'un cadre légal, pratiquée par les « faux taxis », très fréquente à Roissy et à Amsterdam, est également source de conflits récurrents.

Ce dernier exemple souligne l'importance de l'économie parallèle à l'œuvre dans ces espaces, que les représentations associées à l'aéroville tendent pourtant à invisibiliser. Cette économie se traduit également par des pratiques de la quête et d'appel à la générosité au profit d'associations caritatives et humanitaires, parfois détourné. Cette économie parallèle fait l'objet de mesures de répression, notamment par l'arrachage du matériel de démarchage. Mais elle occasionne aussi des formes de relatif accommodement, par la désincitation au recours plus que par l'interdiction, comme le soulignent notamment les annonces récurrentes à Roissy. Elles enjoignent le public à ne pas répondre aux sollicitations de « jeunes filles se faisant passer pour sourdes et muettes », dont la présence est récurrente sur la plateforme.

Ces conflictualités interrogent ainsi la vision fonctionnaliste attachée à ces morceaux de ville, plus encore que les tensions entre acteurs institutionnels. Elles se cristallisent à la fois dans l'exercice d'un droit syndical et dans le déploiement des activités d'une économie souterraine. La participation de cette dernière à la diversification des activités invite à une lecture beaucoup moins irénique de cette multiplicité d'activités que la littérature de l'aéroville ne le suggère. Cette remise en cause du fonctionnalisme des espaces publics urbains aéroportuaires est encore plus manifeste dans la revendication plus large d'un droit à la ville.

*Les conflits de revendication plus large d'un droit à la mobilité et à l'immobilité dans la ville en mouvement*

C'est dans ce cadre qu'apparaissent les manifestations les plus spectaculaires d'oppositions, sous forme de conflits ouverts.

*Des espaces de conflictualité ouverte en quête de reconnaissance*

Ces manifestations relèvent tout particulièrement de conflits liés aux nuisances sonores au voisinage de ces plateformes comme à la rétention et à l'expulsion de migrants, demandeurs d'asile compris. Sous des formes bien différentes, c'est bien l'organisation de la ville en mouvement et des mobilités qui est en question : en faveur d'une immobilisation nocturne renforcée du trafic aérien dans un cas et d'un droit à la mobilité des migrants de l'autre.

La présence dans les espaces publics aéroportuaires des riverains et des militants vise ainsi à faire valoir des valeurs et des intérêts spécifiques. Ceux-ci sont attachés à la mobilité et à l'immobilité des individus et des objets dans la ville en mouvement. Leur expression est particulièrement sensible à Francfort, dans la mesure où le droit de manifester y a été reconnu pour tous par le jugement de la cour constitutionnelle allemande du 22 février 2011<sup>1</sup>. Celle-ci s'est précisément prononcée sur l'exclusion par l'opérateur aéroportuaire de onze activistes protestant à un guichet d'enregistrement d'une compagnie aérienne contre une procédure d'expulsion en cours sur un de ses vols. C'est à l'occasion de cet antagonisme cristallisé à l'aéroport que la plus haute cour de justice allemande a reconnu la liberté de rassemble-

---

<sup>1</sup> Décision BvR (Bundesverfassungsgericht) 699/06.

ment non seulement en zone publique aéroportuaire mais plus généralement dans les lieux de transport public, à condition que le temps et l'espace de la manifestation soient définis en concertation avec l'exploitant du lieu. Un tel cas montre bien le rôle de laboratoire des aéroports faisant office de véritables arènes de négociation de la ville en mouvement.

Ce droit de manifestation a tout particulièrement été mobilisé par le mouvement des riverains exposés aux nuisances sonores, héritier à Francfort d'un des conflits aéroportuaires les plus longs et les plus violents d'Europe. Ils manifestent non seulement dans le centre historique de la métropole, mais également depuis 2011 chaque semaine au cœur du terminal le plus important de l'aéroport, le terminal 1. La revendication d'une extension du couvre-feu aérien nocturne, de 23 heures à 22 heures, est ainsi portée à la vue de tous dans le premier aéroport allemand, à travers une manifestation régulière chaque lundi. Celle-ci est qualifiée de *Montagsdemo* en référence aux protestations pionnières en République Démocratique Allemande qui ont favorisé la chute du Mur (figure 2).

Les manifestant chantent et scandent leurs slogans, rompus à leur performance. Un escalier est transformé en tribune pour les discours. Ils distribuent aux passagers des tracts explicatifs en anglais puis défilent dans le terminal, parfois équipés de petits bandeaux noirs en signe de deuil. Les riverains diffusent des bruits enregistrés de passage d'avions par de vastes haut-parleurs, utilisent des cornes de brume, des sifflets, battent le tambour, voire jouent de la cornemuse. Ils brandissent des panneaux routiers de leurs communes pour ancrer l'aéroport à l'échelle des territoires urbains voisins. Pour diffuser des images sur internet et accroître leur visibili-

té, ils se prennent largement en photo et se filment. Les passagers sourient, sans toujours saisir parfaitement la signification de l'évènement. Souvent, ils s'arrêtent pour observer la scène et prennent régulièrement des photos. Certains s'attardent pour discuter avec les militants. Le visage des agents, habitués à la scène, traduit l'amusement ou la résignation.



Figure 2 – Manifestation hebdomadaire contre les nuisances sonores aériennes au cœur même du principal terminal de Francfort. Source : J.-B. F. 2012

Cette politisation des espaces aéroportuaires montre combien ils constituent des centralités à part entière, faisant bien parfois jeu égal avec les espaces centraux hérités, invitant à revisiter nos représentations radio-concentriques de l'agencement des périphéries et des centres urbains. De tels usages politiques des espaces aéroportuaires se manifestent également à Roissy et à Amsterdam pour ces deux causes, davantage sous forme de mobilisations éclair et de *flash mobs*.

*La conflictualité ordinaire des usagers de l'aéroport : une négociation quotidienne de la ville en mouvement*

Les marques d'appropriation de ces espaces sont également sensibles de manière plus sporadique à une échelle plus individuelle, occasionnant des formes de frictions récurrentes.

Celles qui tiennent à la présence de personnes sans-abris en sont exemplaires. Dans chacun des aéroports, une association leur vient en aide, pour partie au moins financée par le gestionnaire aéroportuaire. Ses acteurs mobilisent de manière fréquente une représentation de l'aéroport comme un espace piège pour les sans-abris. Ils contribuent alors à un travail complexe d'incitation au départ, comme à Francfort où ils soulignent sinon le risque pour ces *indésirables* d'être exclus de ces espaces publics sur décision d'interdiction de présence prise par le gestionnaire d'aéroport. Ce travail facilite alors l'application d'une conception fonctionnaliste de ces espaces, concordant avec la vision de leurs gestionnaires.

La revendication récurrente des voyageurs de pouvoir dormir à l'aéroport est aussi source de dissensions, les gestionnaires institutionnels voyant souvent d'un mauvais œil ce type de pratique. Cette revendication n'est pas seulement portée par de jeunes touristes à sac à dos mais également par un public beaucoup plus large, contribuant à en faire une pratique fréquente à l'aéroport. Ce public est formé de passagers prenant des vols très matinaux, notamment des compagnies *charter*, ou bien affectés par les dysfonctionnements fréquents émaillant le transport aérien, relevant du fonctionnement *exceptionnel normal* qui caractérise ces espaces de réseau.

La controverse spatiale liée à ces pratiques d'appropriation est bien illustrée par la forte médiatisation d'un classement des meilleurs et des pires aéroports où dormir. Établi par les utilisateurs du site internet collaboratif *sleepinginairports.com* en 2010, il a suscité une vive réaction des responsables d'Aéroports de Paris, Roissy y étant placé en position défavorable. Son examen montre le scepticisme du gestionnaire face à la revendication d'un droit à habiter provisoirement les espaces publics aéroportuaires en y passant la nuit :

La mission d'un aéroport est de permettre à ses millions de passagers de voyager dans les meilleures conditions possibles. Si vous voulez dormir à Paris-Charles de Gaulle, il y a le choix, 5 hôtels dans l'aéroport et 38 hôtels aux alentours, à tous les prix de la simple étoile à l'hôtel de luxe. A l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, il n'est peut-être pas recommandé d'y dormir, mais il y a beaucoup d'autres choses à faire ! (Site *notsleepinginairports.com*, Aéroports de Paris 2010)

Malgré leur réticence, les exploitants d'aéroport tendent cependant progressivement à aménager *a minima* des aires de repos conçus pour des longs temps de présence, suggérant une évolution possible de ces lieux de mobilité au gré de ces tensions.

Ces revendications des passagers relèvent autant du registre de l'immobilité à l'aéroport, tel qu'on a pu l'observer, que du registre de la mobilité. Les frictions qui émaillent régulièrement le contrôle de sûreté des passagers sont exemplaires de ces attentes d'une mobilité fluide ou soumise à des contrôles moins contraignants. Divers messages et autocollants sont disposés par les compagnies de sûreté dans les espaces de contrôle afin de prévenir la manifestation d'hostilité des passagers à la procédure de contrôle (figure 3). Ils souli-



gnent ainsi en creux la fréquence de ces situations d'antagonisme.



*Figure 3 – La fréquente remise en cause des procédures de sécurisation de la ville en mouvement à l'origine d'autocollants préventifs aux postes de contrôle de sûreté des aéroports. Source : J.-B. F. 2012.*

L'examen de ces diverses situations conflictuelles montre que les acteurs institutionnels sont confrontés à la prise au sérieux de la catégorie d'aéroville qu'ils diffusent largement par les usagers de la ville en mouvement. Bien que ces derniers ne relèvent pas de la figure habitante classique et sédentaire des espaces publics urbains associée aux résidents de quartier, ils pratiquent régulièrement l'aéroport comme un morceau de ville investissable, un espace public dont ils sentent à certains égards les occupants légitimes. Ces discordances dans les normes de pratique entre gestionnaires et usagers sont sources d'innovation, en ce qu'elles invitent à une certaine reconnaissance des droits d'usage, voire de coproduction, des divers individus mobiles en raison de leur présence plus ou moins éphémère et régulière dans ces espaces.

## *Conclusion*

L'attention portée à un large spectre de conflits, et non aux seuls conflits ouverts et indurés, permet de souligner la prégnance de la conflictualité catalysée par les espaces publics aéroportuaires. Particulièrement protéiforme, elle montre ainsi l'ampleur de la négociation de la ville en mouvement qui s'y travaille.

Lorsqu'elle met aux prises les acteurs institutionnels dans l'aménagement de ces espaces, la vision fonctionnaliste du déplacement est mise en tension par des stratégies de mise en commerce de la mobilité. Quand les antagonismes sont portés par les salariés qui travaillent sur ces plateformes, ces derniers transforment leurs espaces productifs et fonctionnels en arènes d'interrogation des conditions de travail par lesquelles le fonctionnement de ce morceau de ville et les mobilités associées sont rendus possibles. Enfin, les autres acteurs marquent leur capacité à politiser ces espaces comme des fragments de la ville en mouvement, aux antipodes de leur conception comme espace abstrait de transit. Ils parviennent à exprimer un droit à la participation à leur aménagement et à leur gestion.

Si cette ville en mouvement et disputée se cristallise de manière variable selon les terrains, elle n'en est pas moins toujours à l'œuvre. Elle suggère que le statut de périphéries assigné à la plupart des nouveaux espaces publics urbains perd de sa pertinence au regard de la conflictualité qu'ils mettent en jeu. Une telle perspective est de nature à saisir l'existence possible d'un horizon alternatif aux deux modèles d'urbanisation, utopique et dystopique, comme aéroville et comme dispositif sécuritaire, dont les aéroports sont aussi un laboratoire. Élargir l'investigation à la conflictualité d'autres *nouveaux*

espaces publics permettrait de mieux saisir les mécanismes de politisation de ces centralités émergeant en périphérie urbaine et les nouvelles territorialisations qu'elles révèlent, dans et par la mobilité. À travers ces conflits, c'est bien la revendication d'un droit d'accès aux ressources et aux lieux de la ville en mouvement qui est en jeu.

### *Bibliographie*

- BOLTANSKI, Luc, et THÉVENOT, Laurent, *De la justification : les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, 1991.
- COUR DES COMPTES, Les aéroports français face aux mutations du transport aérien, rapport thématique, Paris, 2008.
- COUR DES COMPTES, « La qualité de service d'Aéroports de Paris », Paris, in COUR DES COMPTES, *Rapport public annuel*, 2010, p. 195-215.
- CRESSWELL, Tim, *On the move: mobility in the modern western world*, Londres, Routledge, 2006.
- DIDIER, Sophie, « Parcs de loisirs et nouveaux espaces publics : Le "Disneyland Resort" d'Anaheim (Californie) », in GHORRA-GOBIN (C.), *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris, L'Harmattan, 2001, p. 149-158.
- DUBOIS-TAINE, Geneviève, et CHALAS, Yves, *La ville émergente*, La Tour-d'Aigues (France), Éd. de l'Aube, 1997.
- DUMONT, Marc, et HELLIER, Emmanuelle, dir., *Les nouvelles périphéries urbaines : formes, logiques et modèles de la ville contemporaine*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, coll. « Espace et territoires », 2010.
- FABUREL, Guillaume, « Le bruit des avions, facteur de révélation et de construction de territoires », *L'Espace géographique*, 2003, n° 3, p. 205-223.
- GÜLLER, Michael, et GÜLLER, Mathis, *From airport to airport city*, Barcelone, G. Gili, 2003.
- KASARDA, John, et LINDSAY, Greg, *Aerotropolis: the way we'll live next*, New York, Farrar, Straus and Giroux, 2009.
- KELLERMAN Aharon, « International Airports: Passengers in an Environment of 'Authorities' », *Mobilities*, 2008, vol. 3, n° 1, p. 161-178.

KESSELING, Sven, « Global transfer points: the making of airports in the mobile risk society », in CERNER (S.), KESSELING (S.), URRY (J.), *Aeromobilities: Theory and Research*, Londres, Routledge, 2009, p. 39-59.

LATOUR, Bruno, « Les moteurs immobiles de l'immobilité », préface, in FLONNEAU (M.), et GUIGUENO (V.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, « coll. Histoire », 2009, p. 7-10.

LEFEBVRE, Henri, *Le droit à la ville*, Paris, Anthropos, coll. « Société et urbanisme », 1972.

NIKOLAEVA, Anna, « Designing Public Space for Mobility: Contestation, Negotiation and Experiment at Amsterdam Airport Schiphol », *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, vol. 103, n° 5, 2012, p. 542-554.

REMY, Jean, « Ville visible, ville invisible : un réseau aréolaire ? », in LÉVY (J.-P.), et DUREAU (F.), *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en question*, Paris, L'Harmattan, 2002, p. 299-328.

ROSEAU, Nathalie, *Aerocity : quand l'avion fait la ville*, Marseille, Parenthèses, coll. « Architecture », 2011.

SIMMEL, Georg, *Le conflit*, Saulxures (France), Circé, 1995 [1992].

SALTER, Mark B., dir., *Politics at the Airport*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2008.

STAR, Susan Leigh, « This is Not a Boundary Object: Reflections on the Origin of a Concept », *Science, Technology & Human Values*, 9 janvier 2010, vol. 35, n° 5, p. 601-617